

Saab Aero X Concept 2006

NEVS-brevet **torsdag 6 juni**
Föregående **onsdag 5 juni**



1. Vi har synat Polestar 2 i sömmarna

Av Roger Åberg

2019-05-31 kl 14:30

Liten men naggande god?



***FILM**: https://youtu.be/UyODOXzStOI*

I dag ställde Volvo, förlåt Polestar, ut sin Polestar 2 på Centralstationen i Stockholm efter att ha varit på besök i Göteborg i några dagar. Vi passade så klart på att syna den lilla bilen i sömmarna. För det här är en liten bil, frågan är hur väl den smakar.

När man presenterade konceptet för det som skulle bli XC40 visade man också en annan bil som skulle bli S40, men som nu heter Polestar 2 och inte kommer att levereras förrän om ett år. Trots att leveranstiden ligger långt bort har Polestar fått "tusentals" förhandsbeställningar, så suget är det inget fel på. Men vad är det som kommer att levereras till de som har förbeställt?

Svaret är en rätt liten bil, men enligt mig på ett bra sätt. Formen är lite annorlunda med sin hatchback-sedan-mix och det gör att bagageutrymmet inte är gigantiskt men ok och att utrymmet för huvudet i baksätet inte är något för folk över 180 centimeter. Men man sitter bra och det finns helt ok med plats både i baksätet och framsätet. Volvo saknar den här storleken på bil och jag tycker på riktigt att det är lite synd att den här inte finns med Volvoemblem. Det känns lite som att Polestar snattade den här modellen och jag är, som ni kanske märker, inte helt övertygad om att det var ett så lysande drag. Både Volvo och Polestar är dock övertygade om att man har gjort rätt och jag vet ju inte vad som komma ska från Volvo.



Den lite egna formen fortsätter där bak där rumpan är väldigt boxig. Ur vissa synvinklar blir det riktigt konstigt, ur andra riktigt härligt. Ljusrampen gör sitt till för att få det härligt, men om man gillar detta är verkligen en smaksak. I fronten är det väldigt mycket Volvo förutom den lite säregna "grillen".

På insidan är det också väldigt mycket Volvo. Ratten och massor av detaljer känns igen och det är knappast något dåligt. Man har jobbat på materialvalen och lyckats, det är mjukt och vänligt utan att bli tråkigt eller "fattigt". Myspremium helt enkelt, lite på samma sätt som i XC40 vilket är naturligt. Även om materialvalen och stilen är en smula annorlunda.

Något som ska bli Volvo är det nya Android-baserade systemet som visas upp först i Polestar.2. Till Volvo kommer detta med nästa generation av XC90. Man har delat upp det i två tydliga delar, all körviktig information som hastighet och navigering finns på skärmen framför föraren, resten finns på skärmen i mitten. Uppdelningen är logisk för ett fordon som har en mänsklig förare även om det inte alls känns så framåtlutat som Tesla som har gjort ett system till sin Model 3 som är gjort för att det inte ska finnas någon mänsklig förare. Volvo, och i förlängningen Polestar, tittar ju på autonoma lösningar så det här upplägget känns väldigt 2019, inte fyra-fem år framåt i tiden. Om det är rätt eller fel kan man ju diskutera i timmar.

Systemet som visas upp i den här bilen är i beta och inte helt färdigt, men jag tycker att det är lovande. Mittskärmens storlek är bättre än nuvarande Volvo-bilar men inte riktigt så stor som i en Tesla. Känslan och kvaliteten i båda skärmarna är riktigt bra. Allt baserar sig på Android och utvecklas i samarbete med Google, något som flera andra bolag gör. Detta är lovande för framtida uppdateringar och funktioner.

Som ni ser är jag som inte använt systemet tidigare helt inne i det direkt, men det lär inte krävas många timmar bakom ratten innan allt sitter som det ska. Att Googles Assistent finns där gör också att man förhoppningsvis kommer att kunna styra allt i bilen med sin röst och att det faktiskt kommer att fungera. Detta ser jag verkligen fram emot. Man kommer att kunna installera appar från Play Store men som ni ser är det inte vanliga appar utan de måste anpassas.

Tillbaka i den fysiska världen så gillar jag Polestars gula färg och att man kör den på bälten och bromsar. Det är snyggt och en väldigt egen färg. Jag gillar också att man har tänkt till på detaljer som att polstjärnan lyser upp i himlen från det stora glastaket.

Mitt första intryck Polestar 2 är att det är en lite lagom futuristisk bil. Det är inget helt nytänk utan man har använt Volvos bas och byggt något som är attraktivt men som inte sticker ut för mycket. Jag tror att den här skulle kunna sälja riktigt, riktigt bra om den levererades i dag. Så det är bara att börja leverera!

NyTeknik

2. Rapport: VW:s batterileverantör klarar inte tempot

Felix Björklund 2019-05-31 14:01

I fjol sa Volkswagenchefen att man inte vill sitta i knät på de asiatiska batterileverantörerna. Nu framkommer det varför. Enligt nya uppgifter har en av underleverantörerna svårt att klara av produktionsmålet.



När Volkswagen lanserade sin elbilsplattform MEB använde man rejäla brösttoner. Vi ska bygga elbilar åt miljoner – inte åt miljonärer, sade Thomas Ulbrich, e-mobilitetsansvarig på företaget då.

Och det lät bra. Fram till 2022 skulle 27 nya eldrivna modeller ha lanserats och 2025 skulle VW-koncernen ha tryckt ut tio miljoner elbilar på vägarna.

När VW tidigare i maj öppnade orderböckerna för sin "folk-elbil ID.3" var företagets försäljningschef Jürgen Stackmann tydlig. På Ny Tekniks direkta fråga om huruvida man skulle klara sina uppsatta produktionsmål sa VW-chefen att produktion blir som för vilken annan bil som helst – och det kommer inte vara några långa väntetider.

Läs mer: Nissan: Våra batterier håller längre än bilarna

Men nu kommer det indikationer på att det kanske inte kommer att löpa så smidigt. Det är Bloomberg som rapporterar att VW har stött problem med en av sina batterileverantörer. Enligt nyhetsbyrån har den tyska bilkoncernen blivit tvungen att förändra sin batteristrategi eftersom Samsung SDI inte får ihop tillräckligt med batterier.

Enligt personer insatta i affären skulle Samsung ha levererat strax över 20 GWh batterikapacitet om året. Något som skulle räcka till över 300 000 elbilar (ID.3 har batteripack om 42,58 eller 77 kWh). Men "olika syn på produktionsvolym och leveranstid framkom under detaljförhandlingarna", och istället kommer det sydkoreanska företaget endast att leverera "under 5 GWh".

Volkswagen stressade?

Och det här är självklart ett problem. Samsung SDI är förvisso bara en av fyra batterileverantörer, men eftersom Volkswagen på sikt kommer behöva enorma mängder batterier är det säkerligen stressande att de snubblar redan innan produktionen har kommit igång. På frågan om leveransförändringen från Bloomberg har VW endast svarat att "Samsung är fortsatt en av våra batteritillverkare".

Läs mer: Toyota: Bränsleceller snart lika billiga som hybrider

– VW kommer behöva en årsproduktion kring 300 GWh och utan robusta globala multileverantörskontrakt kommer det vara omöjligt. Det är en sak att snacka upp volymsiffror på elbilar – men att bygga upp den nödvändiga värdekedjan är fortfarande en enorm utmaning, säger Arndt Ellinhorst, analytiker på Evercore ISI till Bloomberg.

Volkswagen har dock varit noga med att försöka skydda sig mot den här typen av sårbarhet. Man har byggt sin elbilsplattform så öppen som möjligt. Den är konstruerad för att klara av prismatiska och/eller påsceller och så vidare – just för att inte vara låsta till en leverantör eller teknik,

Men att vaccinera sig helt mot oförutsedda händelser är omöjligt. Dock kan det vara så att koncernledningen haft just den här typen av scenario uppe på bordet – och därför börjat spåna kring att ta hem batteritillverkningen helt.



3. Backspegelkameror standard på Honda e

Peter Klemensberger 28 maj 2019

Hondas urbana elbil får kameror istället för ytterbackspeglar. Fördelarna är många hävdar Honda.



FILM: Hur Hondas kameror fungerar kan du se i klippet här:

I årtionden har de funnits på konceptbilar men nu gör de debut på våra vägar – kameror som ersätter ytterbackspeglarna. Audi e-tron är en av dem (läs vår provkörning av bilen här) och nu sluter kommande city-elbilen Honda e upp.

Hondas nämner design, säkerhet och aerodynamik som fördelarna med systemet. Lösningen med sextums-skärmar på båda ändar av instrumentbrädan som visar det kamerorna fångar såg vi redan på prototypen och fanns även på den testbil som vår spionfotograf fångade på bild.

Luftmotståndet för kamerorna är 90 procent lägre än för konventionella ytterbackspeglar, för hela bilen förbättras aerodynamiken med 3,8 procent. En annan fördel med lösningen är minskat vindbrus. Kamerahusen är formade för att hindra vatten att nå linsen som i sin tur har en vattenavvisande ytbehandling.

LÄS MER: Japan tillåter backspegelkameror



Föraren kan välja mellan två vyer: normal eller vidvinkel. De olika lägen minskar dödavinkeln med tio och 50 procent jämfört med de gamla fysiska speglarna. När backväxeln läggs i visas hjälplinjer i speglarna likt hos en backkamera.

Skärmarnas ljusstyrka justeras automatiskt och ska enligt Hondas tester ge bättre sikt vid dålig väderlek och dåliga ljusförhållanden.

Vår Hans Hedberg var dock inte imponerad av den teknik som fanns på tidigare nämnda Audi. Vad som visades på skärmarna var svårt att uppfatta, i alla fall i ökenljus. Tekniken kostade vid provkörningen 15 000 extra, men ingår dock i högsta utrustningspaketet. Till Honda e har du ingen chans att välja – kamerorna kommer nämligen standardmonterade.





4. Ratt som ändrar temperatur ska hjälpa förare att fokusera

Av Bobby Green

2019-05-29 kl 18:30

Jaguar testar ny säkerhetsteknik

FILM: https://youtu.be/NuzgZwxKucE

Jaguar Land Rover håller för tillfället på att testa lite ny teknik är det kommer till rattar. Deras "sensory steering wheel" ska hjälpa förare att hålla ögonen på vägen genom att ändra temperatur beroende på saker som händer. Tekniken är framtagen tillsammans med Glasgow University och det hela fungerar exempelvis som så att om när du behöver byta fil om du kör med naven så blir vänster sida av ratten varm. Då behöver du inte slänga ett öga på en skärm utan kan fokusera på att titta ut genom vindrutan. Andra saker som händer är att ratten blir varm om du får dåligt med soppa.

Om det här blir någon teknik som kommer att finnas i bilarna i framtiden är oklart för tillfället. Vad tror ni om idén?

Bobby Green

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. 500 000 500X tillverkade

Peter Klemensberger

27 maj 2019

Fiat firar 120 år i år och nu även 500 000 tillverkade exemplar av modellen 500X.



Modellen Fiat 500X har nu tillverkats i 500 000 exemplar sedan 2014 då bilen debuterade. Ett jubileum i dubbel bemärkelse blir det då Fiat firar 120 år i år. Därför är just bil nummer 500 000 utförd i en version vid namn 120th edition som omfattar en hel del tillbehör och tvåtonslack – för första gången för modellen.

Trots namnet 500 har modellen lite att göra med lilla 500 tekniskt sett. X-modellen har mer gemensamt med Jeep Renegade som också tillverkas i Fiats Melfi-fabrik som varit i bruk i 25 år och i dag har omkring 8 000 anställda.

LÄS MER: Nya Fiat 500 kommer endast som elbil

500 ligger steget före när det kommer till produktion, redan 2017 passerade man två miljoner tillverkade bilar. Samma år deltog såväl Fiat 500X som Jeep Renagade i Teknikens Världs stora suv-test i nummer 21. Fiaten fick plus för billig fyrhjulsdrift och stark dieselmotor men minus för trång kupé och litet bagageutrymme.

Peter Klemensberger

ALLT OM BILAR

6. TEST: Nya BMW Z4 vacker att vila ögonen på

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 31 maj 2019 16:50

BMW Z4 är stilig såväl med tak som nedcabbad. Men är verkligen nya generationen av BMW Z4 lika bra som den är snygg? Vår testförare Jan-Erik Berggren har svaret.



Den första vårsolen värmer alltid på ett väldigt speciellt sätt. Solstrålarna dansar en yster dans över de mjuka linjerna, den långa härliga motorhuven och svarta nedfällbara taket – en soft-top till skillnad från den tidigare plåtcabrioleten - på BMW:s nya sportbil Z4. De långa skuggorna skymmer då och sikten har stör den perfekta bilden.



Jag ska vara ärlig och säga att jag i grunden har svårt för bilar utan tak. Jag tycker att kompromissen blir för stor och både komfort och köregenskaper blir lidande. För det mesta är bilarna snyggast med taket nere men då minst roliga att köra. BMW har med sin tredje generation av Z4 ändrat på det, en aning i alla fall.

Ser snäll ut

Nya BMW Z4 är vacker att vila ögonen på både med och utan tak. Designen är inte lika utmanande oh kraftfull som på den konceptbil BMW visade på Pebble Beach Concours d'Elegance 2017. Grillen har på det nya BMW-viset gjorts tydlig men jämfört med flera andra nya BMW-bilar liten och lite minde aggressiv. Nya Z4 ser helt enkelt snäll ut.

Inredningen följer den BMW-design som presenterats i nya modeller som X5 och 3-serien. Två bildskärmar som näst intill sitter ihop och en mindre styrplatta nere vid växelspaken. BMW kallar instrumenteringen Live Cockpit Professional. Head-up-display är nytt för en roadster men den fungerar riktigt bra även när taket är nedfällt och solen bråkar med bildskärmarna.

Borttagbart nackskydd

Sittpositionen är som sig bör i en sportbil låg. BMW:s lite tjocka ratt förmedlar bilens rörelser och sportstolarna ger bra kontakt med bakaxeln. Att sitta lågt kan betyda det inte finns så bra plats för armbågarna vid inspirerad körning men den detaljen har självklart BMW tänkt på.

När jag fäller ner taket och får upp sidorutorna plockas mycket av vinden bort tack vare ett borttagbart nackskydd mellan stolarna. När det blir lite kyligt lyckas jag få på taket trots att jag försiktigt rullar i cirka 40 kilometer i timmen. När jag ökar farten igen märks det att vindbruset inte går att isolera bort med en soft-top.

Även vägljudet sipprar in i kupén när jag höjer farten. Vill du prata med passageraren behöver du höja rösten när du kliver över 70 kilometer i timmen.



Sportigt chassi

BMW har stått för drivlinorna i sportbilsprojektet och Toyota har pressat på för att de kraftfulla motorerna ska matchas av ett sportigt chassi.

Jag provkör mellanmodellen sDrive 30i som har en fyrcylindrig bensinare på två liter och turbo på 258 hästkrafter. Det är den motor BMW tror kommer att sälja mest. Som alternativ finns sDrive 20i där effekten från den raka fyran skruvats ner till 197 hästkrafter. Toppmodellen heter M40i. Där har BMW en sexcylindrig motor på tre liter och 340 hästkrafter. Det är likadan motor som i M140i och M240i Coupé. Alla tre motorerna i Z4 har BMW:s hyllade TwinPower-teknik där det ska räcka med en turbo för att få samma prestanda som från en konventionell dubbelturbo.

Växlar effektivt

I samtliga tre Z4-varianter hanterar en åttastegad låda från underleverantören ZF kraften. Växellådan växlar effektivt och direkt även i EcoPro-läget i körprogrammen. I sportläget blir det förstås ännu kvickare. BMW har hittat en bra balans mellan sportiga växlingar och komfort men en irriterande detalj är stopp-start-funktionen. När motorn ska stannas vid exempelvis ett trafikljus beter sig bilen som att jag kör motorstopp med en manuell låda. Det är väldigt irriterande och gör att jag snabbt letar fram knappen där funktionen stängs av. Det har snackats om att BMW ska släppa en instegsmodell med manuell växellåda men det senaste beskedet från BMW säger att det bara blir automatlådor. Att BMW nyligen avslöjade ett sparprogram där det framför allt ska byggas färre alternativ talar för att det beskedet stämmer.

”Lyssnar nostalgiskt”

En del av upplevelsen i en sportbil är ljudet från motorn. I takt med att vi ser allt fler elbilar i testgaraget lyssnar jag lite nostalgiskt från förbränningsmotorns frustande och jag blir glad när jag märker att BMW ansträngt sig. Den fyrcylindriga motorn låter större än vad den här – speciellt i sportläget. Men även i EcoPro ryter det till när jag trycker på gaspedalen. Mysigt.





Vridstyvheten blir lidande när taket försvinner som bärande del. Så säger myten i alla fall. BMW har försökt att lösa problemet med ny design på framaxel där aluminium använts för att minska den rörliga vikten med 30 procent. Bak sitter en multilänkaxel med fem länkarmar per sida, enligt BMW är det är förstås gången den tekniken används i en roadster från dem. Det är samma komponenter i Z4 som i nya 3-serien.



Onödigt tungt för armarna

På svenska vårvägar går det inte att pressa bilen så hårt att märks om det här gjort något för att förbättra de allra sportigaste egenskaperna. Det testet kommer BMW Z4 att få genomlida lite senare. Men så långt det är möjligt går det inte att provocera fram något gung eller varken över- eller understyrning.

I stället är det en så enkel sak som att bilen är spårkänslig som irriterar allra mest. Sportdäcken från Michelin kan vara en anledning. Testbilen har 19-tumshjul i stället för 17 tum som är standard. Men oavsett det är det obehagligt när bilen ger sig iväg åt ena eller andra hållet. Det blir också onödigt tungt för armarna att behöva småkorrigera i ratten hela tiden. Då spelar det mindre roll att BMW investerat i en variabel sportstyrning. Den märks bara när jag verkligen kör på och pressar bilen i kurvorna.

En hel del hjulspinn

Testbilen är utrustad med M Sportpaket – totalt kostar M-paketen drygt 80 000 kronor upp på grundpriset i faktarutan – vilket betyder adaptiva dämpare, inställningarna ändras beroende på körprogram, och en differential som kan justera kraften till respektive bakhjul. Diffen hjälper till att styra in bilen och tillåter att jag kan gasa på rejält ut ur kurvorna.

De olika körprogrammen Comfort, Sport och EcoPro, kan kompletteras med individuella val för EcoPro och Sport. Jag kan alltså tillåta mig klimatanläggning och stolsvärme i EcoPro och bestämma vilken styrning som passar bäst i Sport-läget. Bakom Sport döljer sig också ett Sport+-läge som tillåter en hel del hjulspinn.

Lagom häftiga drivlinor

BMW:s gamla Z-program kändes lite ur tiden och faktiskt aningen mesigt. Därför är det bra att BMW renodlat egenskaperna i Z4, bestämt sig för att satsa på chassikomponenter och lagom häftiga drivlinor. Designen är fortfarande i snällaste laget för att utmana måltavlan Porsche Cayman på allvar och det är förstås en uppenbar risk att BMW-älskare ser snett på Z4 på grund av släktskapet med Toyota Supra.

Att det är BMW som stått för drivlina och chassi borgar ändå för att BMW kommer att få mest cred för projektet. Nästa samarbete mellan BMW och Toyota handlar om elbilar och vätgasbilar.



Köregenskaper


BMW har gjort sitt yttersta för att klara Toyotas tuffa kravspec på köregenskaper. Ny design på flera chassikomponenter har resulterat i en fridstyv cabriolet. Växellådan agerar mjukt men kvickt oavsett körprogram. Spårkänsligheten stör den annars fina styrningen.

Säkerhet


Här är det laddat med hela BMW:s digra arsenal av assistanssystem. Autobroms både bakåt och framåt och parkeringsassistent imponerar stort. Men filkörningsassistenten lirar inte med spårkänsligheten och stop-start-systemet agerar märkligt.

Design


Det är inte så lätt att rita bilar som är snygga både med och utan tak. Men jag tycker att BMW har lyckats bra. Head up display förgyller intrycken från förarplatsen och jag börjar gilla BMW:s nya bildskärmar och styrspakar allt mer.

Komfort


Det går inte att komma ifrån att det är mer vindbrus och vägljud i en cabriolet ön i en bil där tak och dörrar kan isoleras bättre. Motorljudet har BMW plockat bort lagom mycket, för det är ändå en sportbil och då vill jag höra motorn då och då.

Ekonomi


Grundpriset på drygt en halv miljon kronor är riktigt bra för den här typen av bil. Men jag vill förstås ha alla fina M-sporttillval som testbilen har och då kostar det minst 100 000 kronor extra. Testbilen går loss på drygt 700 000 kronor. När jag räknat ihop allt, ja, då kan jag lika gärna köpa en Porsche Cayman.

Två konkurrenter

Porsche 718 Boxster

Ribban, kungen och måltavlan för alla som vill bygga en liten, snygg, kaxig och körglad sportbil med cabriolet. Instegsmodellen har också hela 300 hästkrafter.

Pris: Från 570 000 kronor.

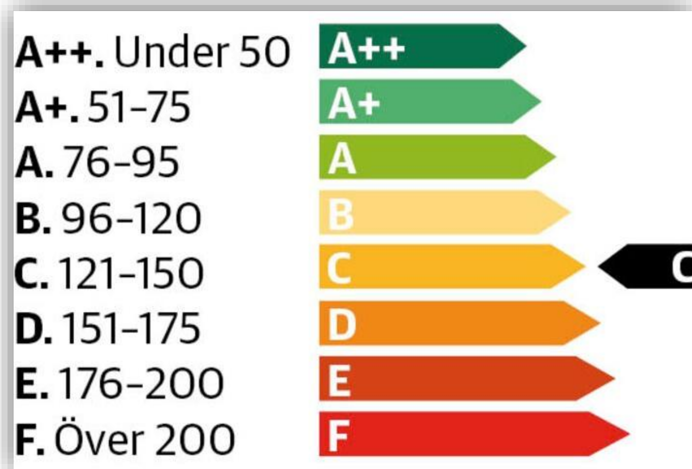
Toyota GR Supra

Det är självklart att BMW Z4 kommer att jämföras med systermodellen från Toyota. Speciellt då Toyota valt ett riktigt tak och därmed kan få ännu bättre köregenskaper.

Pris: 678 900 kronor (gäller den sexcylindriga motorn).



Koldioxidutsläpp per kilometer (gram)



BMW SDRIVE30I

MILJÖ
Koldioxidutsläpp: 139 gram/km.
Bensinförbrukning: 6,1 liter/100 km.
Miljöförmåner: Nej

Ekonomi
Pris: Från 505 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 3 968 kronor per år de första tre åren, sedan 976 kronor per år.
Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Teknik
Motor: Fyra cylindrar, 2,0 liter, 258 hk vid 5.000 varv/min, 400 Nm vid 1 550 varv/min.
Drivning: Bakhjulsdrift.
Växellåda: Åttastegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 5,4 sekunder.
Toppfart: 250 km/tim.
Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 432/186/130 centimeter.
Bagagevolym: 281 liter .
Tjänstevikt: 1 581 kilo.
Maximal släpvagnsvikt

Plus
Design
Köregenskaper
Körställning

Minus
Ljudkomfort
Spårkänslig
Dyra tillval

DET HÄR ÄR NYTT

Storleken
Nya Z4 är 85 mm längre, 74 mm bredare och 13 mm högre än föregångaren. Men hjulbasen är 26 mm kortare.

Säkerhet
Bilen är fullproppad med säkerhets- och assistansystem men filkörningshjälpen stängde vi av direkt i menyn.

Rymligare
Bagageutrymmet tar 281 liter oavsett om du har taket på eller inte. Men Z4 är fortfarande bara tvåsitsig.



7. BMW presenterar äntligen M8

Av Bobby Green 2019-06-05 kl 10:00

Kommer i fyra olika smaker



FILMER: ***https://youtu.be/b5ZhpJVIqvA***
https://www.autobild.de/videos/bmw-m8-2019-neuvorstellung-infos-motor-sound-14995813.html

Efter en hel del teasers och också även en del information presenterar BMW nu M8. Den erbjuds som M8 Coupé, M8 Cabriolet, M8 Competition Coupé och M8 Competition Cabriolet. Under skalet är det som väntat V8:a som gäller och i standardutförande ger den 600 hästar, Competition bjuder istället på 625. Maskinen är på 4,4 liter och försedd med dubbla turbo. 0-100 km/h går på 3,3 sekunder (3,2 för Competition) om man har en Coupé och toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h. Drivningen sker på alla fyra hjulen och kraften kommer dit via en åttastegad M Steptronic-växellåda. Det finns tre stycken körlägen och de är 4WD, 4WD Sport och 2WD. Det sistnämnda kopplar ur drivningen fram så att du får en helt bakhjulsdriven bil med avstängd stabilitetskontroll.

Det som skiljer Competition från den vanliga förutom effekten är bland annat kolfibertak och massa andra extra bitar i detta material. Båda får dock M-fjädring med elektroniskt styrda dämpare, M Servotronic-styrning, feta bromsar, biffigt kjolpaket och rejäla fälgar. Hela bromssystemet är integrerat vilket innebär att allt som har med det att göra är förpackat i en kompakt enhet. Elektronik finns givetvis med i bilden och en ny funktion här är att man kan välja två stycken olika lägen på bromspedalkänslan - ett för lugnare körning och ett som ger kvickare respons.

M8 Coupé börjar på 133.000 dollar, cabben kostar istället från 142.500. M8 Competition Coupé kostar från 146.000 dollar och M8 Competition Cabriolet ligger på 155.000 dollar. När lanseringen sker är tyvärr oklart för tillfället.

Bildgalleri: ***https://www.autobild.de/bilder/bildergalerie-bmw-m8-2019--11675279.html***

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Provkörning av Mercedes CLA Coupé 220

Jonas Borglund 30 maj 2019

Det kanske är något fel på mig som tycker att Mercedes lilla fyradörrars coupé är ganska osmaklig. Ber alla ägare om ursäkt, men den är för smal, för kort och för hög i förhållande till den krökta taklinjen, vilket ger ett kutryggigt intryck. Nu står helt nya CLA Coupé framför mina fötter - och jag faller pladask.



Som många vet bygger sprillans nya CLA Coupé på fjärde generationens A-klass som kom 2018, en bil som mottagits mycket väl av en enhällig presskår, och inte minst av köpare/ägare. När man tänker tillbaka på första generationen som kom, testades och trillade omkull 1997 är det en makalös utveckling som skett.

Den andra generationen var stöpt i ungefär samma form som den första men med betydligt bättre egenskaper. Nummer tre fick ett helt annat formspråk som dessutom kunde utnyttjas till lilla suven GLA och till coupén CLA som också blev till en kombi – CLA Shooting Break. För att inte tala om raketerna med tillägget AMG. Liknande saker håller på att hända med nuvarande A-klass och trea ut i paletten (tvåa är A-klass i sedanutförande) är alltså CLA Coupé.

Platsen är München, en stad som ägs av BMW men som i några veckor är spelplan för visning/provkörning av nya CLA Coupé. Vårvädret är formidabelt, bjuder på sol och över 20 grader. Sydtyskland när det är som bäst om man håller sig borta från motorvägarna. Idylliskt med småbyar och slingrande vägar i ett vackert böljande landskap. Så står de där utanför flygplatsen. Två svarta Edition 1 med detaljer i orange och 250-emblem samt 4Matic-dito. Tvålitersmotor på 224 hästkrafter, den för tillfället starkaste versionen – men det kommer som sagt värre fyrverkeri under huven. Något som i någon mening inte behövs då 250-maskinen både räcker och blir över – till ett betydligt lägre pris än vad AMG kommer att betinga.

Såklart är de båda Edition 1-bilarna redan tingade, men blir ”min” vid bilbytet efter lunch. Jag får nöja mig med 220, vilket betyder tvålitersmotor på 190 hästkrafter, här med fyrhjulsdrift 4Matic, vilket erbjuds till de två starkaste bensinmodellerna.



Rymdskeppskänsla på ett bra vis. Mercedes infotainmentsystem MBUX är riktigt välgjort.

Interiör och instrumentering är som sagt hämtat från A-klass där en stor halvmeterlång TFT-skärm dominerar. Tydligt och snyggt men framför allt lättbegripligt. En nyhet i MBUX-systemet är att man även kan använda pekfingret på skärmen eller med gester, förutom med knappar på ratten, pekplattan mellan stolarna – eller med röstkommandon.

Vi ger oss ut i trafiken och följer navigatorn som vid väjpunkter använder bilens frontkamera för att visa med halvgenomskinliga pilar och/eller skyltar (i bilden) hur rutten går. Tydligare kan det inte bli. Olika körprogram kan ställas in från eco, komfort och sport till individualisering där fjädring, gasrespons, växelrespons och styrrespons kan skräddarsys separat.

CLA Coupé rullar på tyst och bekvämt som en större bil. Avgasljudet inne i bilen är syntetiskt och tycka vad man vill, det låter bra men inte för mycket. I sportläge däremot låter det nästan som det satt en V8 under huven när man gasar på.

Styrningen har lagom motstånd, känslan är både sportig och vilsam. På de kurviga vägarna bortom Autobahn är chassit spänstigt, välbalanserat och jag kan ”stå på” rejält utan att det blir dramatiskt. Fjädringen är tämligen mjuk och följsam men stramar upp sig med ett enkelt knapptryck.

CLA Coupé är en glidare med vissa sportiga intentioner och de 190 pållarna räcker långt. Men vid några tillfällen lägger sig säkerhetssystemet i körningen och tvärnitar obefogat. Inte till stillastående, utan bara helt kort, och det känns ganska märkligt. Exempelvis i en kurva när framhjulet går över den målade mittlinjen. Då lägger inre framhjulet på en kort tvärnit, som att den vill hålla bilen i filen. Irriterande, men den är tydligen programmerad på det viset.

LÄS MER: Mercedes MBUX presenterat



Dubbla skärmar ger en känsla av att vara enhetlig. Går att ställa in efter tycke och smak.

Kommer fram till lunchstället intill Tegernsee, en idyllisk sjö vid kanten till alperna, för ett byte till svarta Edition 1 4Matic. 187 centimeter långa PR-chefen Fredrik Wahrolén tvingas in i baksätet. Han påstår att han sitter bra och har även plats för huvudet. Ja, vad ska han säga?! Jag provar själv lite senare och mina knappa 180 i strumplästen får faktiskt plats utan att det känns trångt åt något håll. CLA Coupé (eller sedanmodellen) skulle kunna fungera som familjebil och krasst sett konkurrera med nya Volvo S60 och andra aningen större bilar i det som kallas mellanklass.

När vi ändå är inne på mått så kommer här de mest intressanta jämfört med föregångaren. Längd + 48 millimeter, bredd + 53, höjd – 2, axelavstånd + 30, spårvidd fram + 63, spårvidd bak + 55 millimeter. Invändig takhöjd fram + 17, bak + 3, axelbredd fram + 35, bak + 44 millimeter.

CLA Coupé 250 4Matic hör till de mest kompetenta bilarna jag kört – i den här klassen. Kraften lämnar inte mycket mer att önska och den sjuväxlade automatlådan växlar extremt snabbt och begåvat. Växelpaddlar kryddar körningen ytterligare om man är på det humöret.

Bilen erbjuds också med två dieselalternativ varav den större 220d hör till marknadens bästa. 190 hästkrafter som aldrig gör något hörbart väsen av sig. Den är riktigt snål och släpper ut lika lite försurande NOx som motsvarande bensinmotor. CLA Coupé finns med mindre bensinmotorer än de två jag kört. Instegsmodellen heter CLA 180 och har 1,3-litersmotor med 136 hästkrafter och sexväxlad manuell låda, kostar från 285 900 kronor. Vettigast kanske CLA 200 är med 163 hästkrafter ur den lilla 1,3:an. Frånpris 309 900 kronor. Den man kanske allra helst vill ha ändå är CLA 250 4Matic som går på 394 900 kronor.

Den svenska grundutrustningen är tämligen omfattande i det SE-paket som är tillval, men sedan finns förstås väldigt mycket mer. Så den tidigare fula ankungen har fått en kraftfull makeover. Den har vuxit upp till en mycket snygg och kompetent svan. Nya CLA finns hos handlarna nu medan kombin Shooting Brake dyker upp framåt hösten.



180 centimeter lång Jonas Borglund får plast i baksätet utan bekymmer.

Det här är nytt!

Nästan allt

Jämfört med föregångaren är i princip allting nytt. Jämfört med nya A-klass är det mesta nytt vad gäller karossen. Drivlinor och växellådor är dock desamma, liksom instrumentering.

MBUX-systemet

Har fått ytterligare ett sätt att manövrera i menyerna – med pekskärm.



Inga oceaner av utrymme så klart. 460 VDA-liter packar weekendväskorna och lite till.



Edition 1 innebär orangea detaljer kring avgasutblås och på fälgarna. Kaxigt!

I sportläge låter det nästan som det satt en V8 under huven när man gasar på.



CLA Coupé har en slokande taklinje. Till hösten kommer kombiversionen Shooting Brake.

Mercedes CLA Coupé 220

Pris 351 900, finns att beställa.

Motor Bensin. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 83,0/92,0 mm, cylindervolym 1 991 cm3. Max effekt 190 hk (140 kWh) mellan 5 500-6 100 r/min, max vridmoment 300 Nm vid 1 800 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 7-stegad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning Elektrisk servo. Vändcirkel 11,1 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 273, längd 469, bredd 183, höjd 144, spårvidd f/b 161/160. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 490, maxlast 540 max släpvagnsvikt i.u. Lastvolym 460 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 7,0 s, toppfart 241 km/h.

Bränsleförbrukning 0,61-0,61 liter per mil, blandad körning. CO2 139-143 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år. Mobilo vägassistans.

Skatt 4 050 kronor per år de första tre åren, därefter 998 kronor per år.

Rivaler



BMW 220i Coupé
Är snäppet mindre än CLA Coupé men riktigt skojfrisk på vägen. Konstruktionen är från 2014 och tiden håller på att ta ut sin rätt när det gäller de modernaste systemen. Dessutom är den tvådörrars – på gott och ont.
Pris: från 328 500 kronor.



Volvo S60
Nej, den är ingen coupé, men den är slank och snygg ändå och CLA skulle kunna konkurrera om man inte räknar centimetrar här och var. Volvon är större, längre och dyrare.
Pris: från 398 900 kronor.

GALLERI
Mercedes CLA Coupé 2019
51 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Nya Skoda Octavia Combi visar upp sig

Mattias Rabe 4 juni 2019

Skoda har ett hektiskt år. Efter uppdaterade Superb och Citigo är det nu fullt fokus på nya Octavia. Vi har nu fått syn på den i kombiutförande, bärandes betydligt mindre maskering än tidigare.



I år fyller Skoda Octavia 60 år. Första generationen såg dagens ljus 1959 och tillverkades fram till 1971. Därefter uppstod ett rejält glapp. 1996 kom andra generationen, eller första moderna generationen. Modellen blev genast en succé och än i dag är Octavia Skodas stora kassako.

Fjärde generationen, den som nu är på ingång, kommer med största sannolikhet att kunna föra vidare arvet från de tre föregående generationerna. Premiär är det på bilsalongen i Frankfurt i september, det berättade Skodas vd Bernhard Maier tidigare i år.

När nya Octavia Combi siktades under vintertester uppe i Arjeplog tidigare i år var modellen kraftigt maskerad, den irrationellt mönstrade folieringen gav oss inget grepp om formerna. Vad vi däremot upplevde då var att bilen upplevdes som större än dagens generation.

Med de nya spionbilderna, som du ser här, upplever vi samma sak. Bilen upplevs som klart längre än dagens Octavia Combi och vi misstänker att den kryper över 4,7-metersstrecket. Tänk då att Octavia för inte så länge sedan klassades som en C-segmentsbil (golfklass).

Bilen på bilderna är maskerad. Tittar man noggrant syns det att Skoda har varit extra finurliga för att inte avslöja nya Octavias riktiga linjer. Flera av karossytorna har nämligen försetts med paneler. Maskeringen försöker få oss att, åtminstone på avstånd, tro att det är Superb facelift som är ute på tur. Men så är det alltså inte.

En förmodat efterlängtad nyhet som nya Octavia bär på är strålkastarna. Trots att även dessa är maskerade med transparent film med konturer är det tydligt att de tudelade strålkastarna som dagens Octavia har, och som den fick vid uppdateringen inför modellår 2017, har fått stå åt sidan. Tilltaget vid senaste Octavia-uppdateringen var inte okontroversiellt.



Bakljusen är väl dolda och kommer inte att se ut som på bilen på bilderna. Just nu påminner de, tillsammans med D-stolparnas maskering, nästan om hur nya Volvo V60 ser ut. Eventuellt sträcker sig bakljusen in på bakluckan på vardera sida om registreringsskylten, alternativt satsar Skoda på en reflex- eller ljusramp över bakluckan.

Tekniskt sett använder nya Octavia samma plattform som nya Volkswagen Golf som även den presenteras senare i år. Med andra ord MQB-plattformen i sitt absolut senaste utförande. Vi kan därmed förvänta oss en stor del av motoralternativen i nya Golf även i nya Octavia, bland annat mildhybrid- och laddhybrid-drivlinor.





GALLERI
Spionbilder på nya Skoda Octavia Combi
17 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Skoda Mountaiq – tuff Kodiaq med flak

Peter Klemensberger 4 juni 2019

Skoda Kodiak som pickup och redo för tuffa tag. Se årets bygge från studenterna på Skoda Academy.



Skodas studenter har som tradition att sätta sågen i en aktuell modell och skapa något nytt. Vi har sett såväl suv-cabrioleter som strandbilar tidigare och ny är det dags för en pick up: Mountaiq, baserad på suven Kodiaq.

Bilen kommer inte som någon chock för dig som hänger här hos oss. I våras visade vi studenterna (35 till antalet) i arbete men nu kan vi visa resultatet.

Skoda Mountaiq är lackad i kulören Sunset Orange och förutom ett flak utrustad med saker som ljusramp på taket, fet front med vinsch, störtbåge, snorkel, tio centimeter extra markfrigång och ljuseffekter såväl ut- som invändigt.

Bygget har tagit sex månader och totalt 2 000 arbetstimmar att få samman och omfattat knepiga saker som att kapa och bredda dörrar, få fram nya rutor och skapa en helt ny bakdel med ett fiffigt stuvutrymme i golvet.

– Liksom föregångarna är Skoda Mountaiq ett bevis på den kunskap och hantverk som våra studenter besitter. År efter år visar deras arbete kvalitén på vår utbildning, säger Carsten Brandes chef på Skoda Academy.

Vad tycker du? Kolla in bilderna nedan.

GALLERI
Skoda Mountaiq
18 bilder

MotorMagasinet

11. Skrotbilar och elektronikskrot som exporteras illegalt

Av Olle Holm den 29 maj 2019 08:51

Kriminella Malmöbor tjänar stora pengar på att forsla sopor som elektronikskrot och trasiga bilar ut från Sverige, skriver Sydsvenskan. En obrukbar bil i Sverige måste enligt lag skrotas och får inte exporteras.



Problemet är att en risig och uttjänt svensk bil kan gå att sälja för 30-35 000 kronor i Nigeria, säger en av de två miljöinspektörer i Malmö som nu bedriver spaning mot illegal hantering av avfall.

Omkring 130 lastbilar med illegala avfallstransporter lämnar Skåne via hamnarna varje dag och ytterligare 67 lastbilar tar Öresundsbron, enligt länsstyrelsens beräkningar från 2016. Enligt miljöinspektörerna går det att tjäna över 250 000 kronor per container som lämnar landet, skriver Sydsvenskan. Efter knark och vapen handlar kriminella helst med avfall, enligt tidningen.

SVENSKA DAGBLADET

12. Slippa bensinskatten – så mycket kostar det

Mikael Törnwall Publicerad 2019-05-15

Du har tröttnat på dyr bensin och vill slippa skatten. Det är lätt ordnat men tyvärr kommer det att kosta. De flesta skattebefriade bränslen är lika dyra eller dyrare än bensin vid pumpen. Vill du gå över till el finns inga billiga bilar.





Energi och miljöskatter står för nästan hälften av bensinpriset. Det har medlemmarna i Bensinupproret 2.0 inte varit sena att påpeka.

Det finns skattebefriade alternativ, men tyvärr är de alternativa bränslena så dyra att producera att det sällan blir en lönsam affär att byta.

SvD Näringsliv har tillsammans med organisationen M Sveriges (tidigare Motormännen) tekniska expert Carl-Erik Stjernvall kartlagt alternativen för dig som vill minimera skatten.



HVO Diesel – bara att tanka

Det enklaste sättet att slippa skatten är HVO 100 diesel, som är en syntetiskt framställd diesel gjord på bland annat slakteriavfall. Fördelen är att HVO 100 har i stort sett samma egenskaper som fossil diesel, så bilen går lika långt på en tank. Den fungerar dessutom i många befintliga bilar utan modifiering.

Problemet är att HVO 100 är dyrt. Trots skattebefrielse är bränslet lika dyrt eller till och med dyrare än fossil diesel vid pumpen.

Pris: Jämförbart med fossil diesel.

Tillgänglighet: Finns på runt 100 mackar i landet, men är svårt att hitta längre norrut.

Fungerar med: Många dieselbilar utan modifiering.



Etanol E85 – billigt men inte effektivt

Det miljöbränsle som finns på flest platser i landet är E85. Det består av 85 procent etanol och 15 procent bensin. Energi och miljöskatter utgår bara på bensindelen, så helt skattebefriad är den inte.

Fler bensinalternativ är på gång. ETBE är en syntetisk bensin som är under utveckling, och som kommer att ge samma fördelar som HVO, men också ha ungefär samma prisbild.

Pris: Kostar drygt 12 kronor per liter, men eftersom bränslet är mindre effektivt än bensin blir kostnaden per mil nästan lika hög.

Tillgänglighet: Finns på bensinmackar i hela landet.

Fungerar med: Bilar som är anpassade för E85. Dessa är lätta att hitta begagnade till låga priser.



Gas – svårt att hitta tankställen

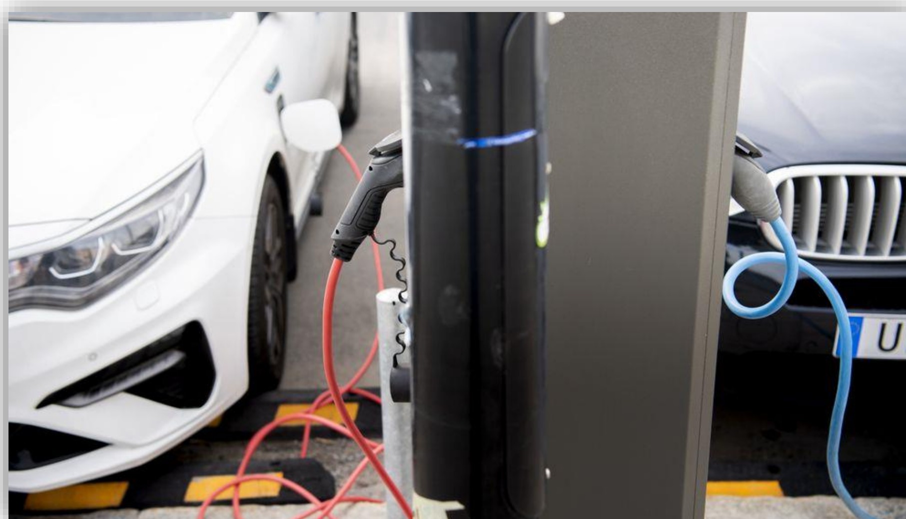
Gas finns i två varianter som är skattebefriade, biogas och vätgas. Tekniskt skiljer de sig åt en hel del. Biogasen kan precis som den fossila naturgasen driva en vanlig bensinmotor, vilket har den stora fördelen att du kan tanka bensin som backup om det inte finns gas.

Vätgas driver en bränslecell som i sin tur driver en elmotor.

Pris: Milkostnaden för biogas är jämförbar med diesel, enligt organisationen M Sverige. Vätgas är enligt organisationen Vätgas Sverige något billigare än bensin att tanka.

Tillgänglighet: Biogas kan tankas på över 180 platser, men är svårt att hitta i glesbygden. Vätgas kan bara tankas på fyra platser i hela landet, ingen av dem norr om Gävle.

Fungerar med: Bilar anpassade för gasdrift.



El – dyr bil men billig i drift

Egentligen passar elbilen inte riktigt in i den här sammanställningen, eftersom el faktisk är belagt med energiskatt. Å andra sidan är el det i särklass billigaste bränslet. Att ladda elbilen hemma ger en kostnad på ett par kronor per mil.

Det finns två utmaningar. Laddinfrastrukturen är fortfarande långt ifrån utbyggd. Den som vill pendla till jobbet i en elbil vill förmodligen ha möjlighet att ladda bilen under dagen.

Och så har vi det där med inköpspriset. Elbilar är fortfarande väldigt dyra, i vart fall om alternativet är en några år gammal bensin eller dieselbil.

Pris: Kostar cirka 2–3 per mil, beroende på var man laddar. Vid snabbladdning kan det dock bli betydligt dyrare.

Tillgänglighet: El finns överallt, men tyvärr inte laddstolpar som har kapacitet att snabbladda elbilen.

Fungerar med: Elbilar. De flesta som bor utanför storstäderna och vill ersätta en bensinbil behöver ett batteri på 40 KWH. Småbilen Renault Zoe går att hitta 3 år gammal för runt 150 000 kronor, men då tillkommer batterihyra på mellan 700 och 1 000 kronor per månad.

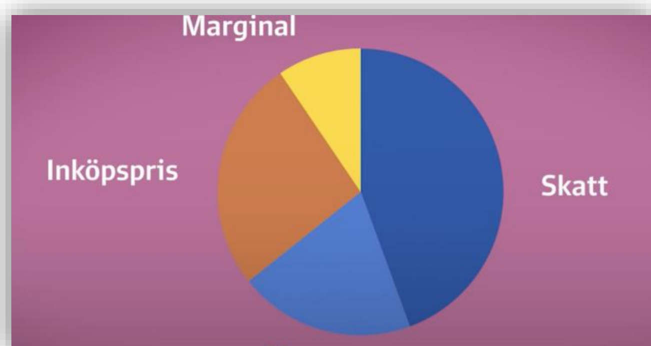
Moderna laddhybrider kan gå drygt 5 mil på en laddning, men begagnat ligger en 3 år gammal sådan fortfarande en bit över 200 000 kronor.

Tesla dominerar marknaden för den som vill ha riktigt lång räckvidd. Begagnatpriserna börjar på en halv miljon kronor. Priserna väntas dock sjunka när Tesla Model 3 kommer ut på marknaden.

Mikael Törnwall



[Rekordbilligt att köra bil – trots bensinpriserna](#)
DRIVMEDELSPRISERNA 13 maj, 2019



[Vad styr egentligen priset på bensin?](#)
DRIVMEDELSPRISERNA 9 maj, 2019

SVENSKA DAGBLADET

13. P-avgifter – en kassako för kommunerna

Anna Björe Publicerad 2019-05-25

Att parkera fel är inget brott – parkeringsböter är i själva verket felparkeringsavgifter. Oavsett namn svider de i plånboken, men genererar intäkter till kommunerna trots att många struntar i att betala.



Parkeringsregler handlar om trafiksäkerhet.

P-avgifter – en kassako för kommunerna

Det är så förargligt när du kommer tillbaka till bilen och ser lappen. ”Jag skulle ju bara…”, tänker du och förbannar att du inte hann tillbaka i tid eller läste skyltarna ordentligt.

Lars Hammar på Transportstyrelsen förklarar att skillnaden mellan böter och parkeringsanmärkningar med tillhörande parkeringsavgifter är vem som kan utfärda dem.

– Felparkering är inte ett brott med straffansvar som ger böter. Kommunerna får meddela felparkeringsanmärkningar och de bestämmer även avgifterna för dem, säger han.

Även markägare kan bestämma och då kallas parkeringsavgiften för kontrollavgift. Ofta är det parkeringsbolag som bevakar de parkeringarna.



I fjol utfärdades det nästan 1,6 miljoner felparkeringsanmärkningar i Sverige, enligt Transportstyrelsen.

Varför finns då dessa parkeringsregler? Det handlar om trafiksäkerhet även om man inte alltid ser logiken. Huvudprincipen för att stanna eller parkera är att du inte får göra det så att fara uppstår eller så att du hindrar eller stör andra.

Tiden som bilen står parkerad spelar roll – och inte enbart när du köper en parkeringsbiljett. På vardagar får du till exempel parkera på en gata eller allmän väg i högst 24 timmar, om inget annat anges. Alla känner inte till det.

Hundratusentals anmärkningar blev alltså inte betalda.

Stockholm har de högsta felparkeringsavgifterna med som mest 1 300 kronor. Ställer du bilen mot färdriktningen, på ett cykelfält eller ett övergångsställe, till exempel, så kostar det så mycket. I andra kommuner är avgifterna lägre. I Eskilstuna, till exempel, är det högsta beloppet 1 000 kronor och det lägsta 500 kronor. Det högsta gäller om du parkerar på plats för funktionsnedsatta och inte har ett giltigt tillstånd. Lägsta avgiften gäller exempelvis om du står längre än du har betalat för.

Hur ofta parkerar vi då fel? Transportstyrelsen har statistik över antalet utfärdade parkeringsanmärkningar per kommun och år. Förra året var det sammanlagt nästan 1,6 miljoner. Av dessa var det drygt 1 375 000 som betalades och knappt 7 900 som undanröjdes, det vill säga som överklagades och visade sig vara felaktiga. Hundratusentals anmärkningar blev alltså inte betalda.



Parkeringsbolag sköter kontrollen av parkeringarna. Huvudprincipen för att stanna eller parkera är att du inte får göra det så att fara uppstår eller så att du hindrar eller stör andra.

En totalsumma över hur mycket pengar vi är skyldiga att betala vid felparkering går inte att få fram. Statistiska centralbyrån har statistik över offentlig ekonomi men felparkeringsavgifterna är inte redovisade separat.

Ett överslag ger ändå att det i runda tal blir 750 miljoner kronor på ett år. Då har vi multiplicerat 1,5 miljoner (lågt räknat) utfärdade felparkeringsanmälningar med 500 kronor per styck (också det lågt räknat).

Tycker du att du fått betala för mycket för att bakhjulet stod utanför parkeringsrutan, vilket är en felparkering? Var glad för att du inte i stället körde för fort och befann dig i Finland eller i Schweiz. Då handlar det om böter som är baserade på din inkomst. Bötesbelopp på hundratusentals kronor, och mer än det, förekommer. I jämförelse med det är en felparkeringsavgift småpotatis.

Förstår du skyltarna?



Du får parkera högst två timmar i följd. Det gäller dygnet runt, veckans alla dagar. Klockan 8–18 måste du betala en avgift.



Klockan 8–18 får du parkera högst två timmar i följd och du måste betala en avgift. Övrig tid får du parkera.



Du får parkera, men klockan 8–18 får du parkera högst två timmar i följd och måste betala avgift. Den som bor i området kan ha ett särskilt tillstånd och får parkera enligt särskilda villkor.



Du får parkera, men klockan 8–18 måste du betala avgift. Klockan 18–24 på tisdagar är det parkeringsförbud (även om tisdag är en helgdag, eller dag före helgdag).

Lagar och regler vid felparkeringar

- **Lagar och generella** parkeringsregler utgör grunden men sedan utformar kommunerna sina egna lokala parkeringsföreskrifter. Staten har satt ramar för avgifterna och den högsta avgiften för en enskild felparkering är 1 300 kronor och den minsta är 75 kronor.
- **Rättelse kan du** begära hos polisen i första hand. I nästa steg kan du bestrida betalningsansvaret – även då hos polisen – och ange alla skäl och bevis som du har. I sista hand avgör tingsrätten.
- **Felparkeringsavgiften** ska alltid betalas på utsatt tid, även om du överklagar. Får du igenom en rättelse betalas avgiften tillbaka.
- **Fordonets ägare** är alltid ansvarigt för parkeringen oavsett vem som har kört bilen vid det aktuella tillfället. Så håll koll på vem du lånar ut bilen till.

Källa: Transportstyrelsen

Feber

14. Pitstop inom Formel 1 då och nu

Av Bobby Green måndag 27 maj 2019 kl 12:15

Det har hänt en del på nästan 40 år



FILM: [***https://youtu.be/iSSoMg_ZClw***](https://youtu.be/iSSoMg_ZClw)

I det här klippet jämför man hur ett pitstop såg ut 1981 och hur det ser ut idag. Inte helt oväntat har det hänt en del på dessa år.

Klassiker

15. Grattis Ford Consul!

Publicerad 6 juni 2009

I dag på Sveriges nationaldag när Gustav och Gösta firas vill vi även uppmärksamma Consul!



Att på UD syssla med konsulära uppgifter är inte lika fint som att ägna sig åt diplomati, så namnet Consul passar bra på en bil i mellanklassen.

Tyska Hansa hade visserligen på 1930-talet en modell Konsul på sitt program men med C som begynnelsebokstav hamnar vi hos Ford i England. Ford Consul fanns i många skepnader under 25 år.



Consul och dess sexcylindriga systermodell Zephyr Six (se Namnsdagsbilen 10 maj!) var de första riktigt moderna konstruktionerna från Ford. Självbärande kaross och toppventiler hade ingen Ford förut haft och framhjulsupphängningen var den epokgörande MacPherson. Det var också första gången Ford i England vågade sig på hydrauliska bromsar! Premiär oktober 1950 i London men bilden visar en 54:a med större krompråkt.



Bigger is better gällde på 50-talet inte bara i Dearborn utan också i Dagenham. Consul Mark II föreställdes 1956 med USA-inspirerade linjer och med motorn förstorad från 1,5 till 1,7 liter. Tillverkades till 1962 och fanns också som cabriolet och som kombi.



För att fylla marknadsluckan mellan Anglia och Consul presenterades 1961 Consul 315 med en 1340 cc motor i den kortslagiga Kentfamiljen. Bakrutan var vinklad som på Anglia och det och den i övrigt ganska extrema stylingen gick inte riktigt hem hos medelklassköparna. För att undvika förväxling döptes den äldre modellen om till Consul 375.



Ja, vi vet att det är en Cortina, men de första åren hette den faktiskt Consul Cortina. Modellen blev oerhört populär och kallades allmänt bara Cortina, så från årsmodell 1965 vågade Ford ta bort namnet Consul från det falska luftintaget på huven. Även Corsair hade i början varit en Consul men den hade heller ingen kallat Consul.

SLUT